

台湾における外資航空会社の存続問題

—外国人投資条例（1954年）の施行をめぐる—

大 石 恵

The Foreign Direct Investment Act of 1954 and its regulations for the
foreign civil aviation in Taiwan

Megumi OISHI

Summary

In the 1950's, it was difficult for the Kuomintang Government to establish national airlines by its own effort. Although there was strong demand for aviation services in Taiwan, the US aviation company which was supported by the US government had operated as the largest airline in Taiwan. There were complicated problems in its economy and national security in the Cold War era. This paper discusses the background of development of Taiwanese civil airlines from the policy maker's point of view, especially related to the Foreign Investment Act of 1954. It was a fundamental policy to understand the process of development of a civil aviation in Taiwan.

はじめに

民間航空の運航は、国内外の情勢に大きく影響される。戦後初期の台湾¹⁾を例にとれば、当初は国府²⁾と外資の合弁企業が定期貨客運航を担っていた。しかし、国共内戦で国府が台湾へと移転し、当該合弁企業が中国共産党統治下への帰属を表明したことで、国府および台湾にはアメリカ資本の民航空運隊（以下、民航隊）が残された³⁾。民航隊はアンラ援助⁴⁾の物資運搬を専業とする航空会社（行総空運隊⁵⁾）を前身として中国で設立され、国府とともに台湾へと移転した航空会社である。

その後、1950年代の台湾では民族資本の航空会社が設立されていく。中台分断から間もない1951年、最初の民間航空会社として復興航空が創業し、その後は遠東航空（1957年、2008年から運航停止）、中華航空（1959年）が相次いで設立された。各社とも、創業初期には冷戦下の台湾で米軍の補助輸送を担い⁶⁾、後に中華航空は国内・国際線定期路線を拡大し、フラッグ・キャリア⁷⁾にまで成長した。この間、台湾におけるフラッグ・キャリアの地位は、外資の民航隊に譲つ

ていたのである⁸⁾。

民間航空という国防と密接にかかわる分野で外資企業に定期貨客運航の多くを依存することは、冷戦期台湾にとって安全保障上の問題のみならず、自国資本の航空会社の成長を妨げる一因にもなりかねない。そのため、国府は「民用航空法」(1953年)を施行し、民航隊に営業終了を指示したものの、「外国人投資条例」(1954年、以下「投資条例」)によって存続の途を残した。これには、どのような背景があったのだろうか。

冷戦期台湾の民間航空に関する研究は、これまで主に歴史学、産業史の観点から行われてきた。本稿で対象とする民航隊については、張 [2007] が前身の行総空運隊の成立過程について検討し、それを踏まえて、張 [2010] で国共内戦期の民航隊の輸送活動を分析している。また、林 [1999] は戦後台湾の航空産業の発展に、ベトナム戦争期の台湾を拠点としたアメリカ軍の活動が関連していたことを明らかにした。しかし、当時の台湾の民間航空について、国内保護と開放の観点からの分析は見受けられない。

本稿では、「投資条例」の成立過程に焦点をあて、国府が民航隊の運航継続を容認した背景を考察する。1950年代の台湾は、外貨不足を補うため、華僑資金を含めた積極的な外資導入をはからなければ経済建設が困難であった⁹⁾。国营航空会社を設立する余力のない国府が、「投資条例」に基づき、なぜ民航隊に改組を前提とした存続を許可したのであろうか。主に国府の外交部档案を利用しながら明らかにしていく。

1 戦後の民間航空の枠組み

1950年代の台湾民間航空界を考察する前提として、まず、第二次世界大戦後の国際間および中台の民間航空の枠組みについて言及しておこう。戦後の国際民間航空の枠組みは、国際民間航空会議 (International Civil Aviation Conference ; 以下、シカゴ会議 [1944年]) で成立した。シカゴ会議は連合国および中立国で構成され、アメリカが第二次世界大戦後の航空市場での事業拡大を狙って「空の自由化」を主張したのに対し、イギリスをはじめとするヨーロッパ諸国は戦争の影響に鑑みて規制を主張し、両者に深刻な対立が生じた。最終的には欧米間で妥協点を見だし、「国際民間航空条約 (Convention on International Civil Aviation, 1944)」(シカゴ条約)を締結して、民間航空の運用や国際機関の設置に関する規定を設けた。

航空権の取極めに関しては、「国際航空運送協定 (International Air Transport Agreement)」(第1-5の自由を規定)¹⁰⁾と「国際航空業務通過協定 (International Air Services Transit Agreement)」(第1・2の自由を規定)の2種類を作成したところ、圧倒的多数の参加国が後者を選択したため後者が発効し、第3-5の自由については、航空協定締結の当事国間で解決することになったのであった。ただし、米英間の対立は沈静化せず、商業航空権に関してバミューダ会議 (Bermuda Conference) が開催され (1946年)、「アメリカとイギリスとの間の各自の領域間における航空業務に関する協定 (バミューダ協定)」を採択して以下の点を定めた。すなわち、当事国間で運営権許与、留保条件、規則遵守、指定航空企業、提供輸送力、運賃決定方式、運営路線を決定することになったのである¹¹⁾。以後の航空協定は、基本的にバミューダ協定を踏襲した内容となった¹²⁾。

「空の主権」を意識したシカゴ条約の成立に際し、国府はシカゴ会議に主要連合国の一員として参加した。「国際航空業務通過協定」に署名するとともに、1946年には国際民間航空機関（以下、ICAO）加盟国となった。ただし、国際航空の基盤の脆弱さに起因する国内航空会社保護の必要性や、ICAO加盟負担金の軽減のため、国府は同年12月に同協定の廃棄を通告し、1951年春にはICAOから脱退している。¹³⁾

他方で、同時期の国府政権下の民間航空に関しては、国内法の整備の遅れが顕著であった。日中戦争後、中国で「航空法」（1946年5月）が公布されたが施行されず、初の民用航空局の設立は1947年1月であった。そのため、民間航空の運航は、ICAOの諸条約やそれに関連する各種憲章に則って処理するほかなかったのである。¹⁴⁾ただし、外国航空会社の就航については国府と諸外国との航空協定に基づいて行われ、中台分断以降についてはノースウエスト航空（アメリカ）、フィリピン航空（フィリピン）、タイ航空（タイ）、香港航空（イギリス）の4社が台北に乗り入れていた。¹⁵⁾一方、国府側から海外への就航は、中台分断以前についてはCNAC（中国航空公司）、CATC（中央航空公司）が、分断後は民航隊が担当していた。

このように、規制を前提とした国際的枠組みの中で、国共内戦期の国府政権下の民間航空は脆弱なものであった。そうした状況のもとで朝鮮戦争が勃発し、国府は台湾の防空強化と友好国の航空機の安全運航の確保という課題を突きつけられ、1953年7月に台北飛行情報区（Flight Information Regions）、¹⁶⁾同年10月に防空識別圏（Air Defense Identification Zone）¹⁷⁾が設置されるにいたった。¹⁸⁾

2 民航隊の存続

前節で述べたように、国府は国際的な民間航空の枠組みの構築に参加する一方で、国内制度の整備が不十分であった。こうした中で、台湾の民間航空の運航主体はどのような経営環境に置かれていたのであろうか。以下では、国府政権下の台湾で民間航空を支えた民航隊を取り巻く内外環境についてみてみよう。

民航隊の前身である行総空運隊は、シェンノート（Claire Lee Chennault；1893-1958）が戦後中国の輸送手段の欠如から航空輸送の必要性を予見し、国府内外で反対の声があったにもかかわらず設立に至った会社であった。行総空運隊は、援助実施期間のみ運航を許可されていたが、アンラ援助終了後も存続したのである。それは、シェンノートが国府に対し、アンラ援助物資の運搬実績を強調しながらロビー活動を行った成果でもあった。¹⁹⁾ただし、行総空運隊の組織変更は行わず、交通部直属で1年を限度として主に政府物資の運搬を担当するとの暫定的な存続許可であった。²⁰⁾

こうして行総空運隊は民航隊と名称を変え、国共内戦では中国各地域で国府の物資運搬に従事した。その後、国府と共に台湾へ移転する民航隊には、以下のような存続に有利な条件が備わっていた。

それは、両航事件（1949年）の勃発である。当該事件は、日中戦争以前に国府と外資との合併で設立されたCNAC、CATCの航空大手2社が、1949年11月、香港において中国共産党への帰属を表明したものである。²¹⁾その結果、民航隊が唯一、国府に残された航空会社となった

のである。国府にとって両航事件は、政府出資の航空会社を喪失しただけでなく、諸外国との航空協定締結にも影響を及ぼす深刻な事態であった。たとえば、韓国との航空交渉に関しては、広州-台北-釜山-ソウル等を結ぶ路線の運航にあたり、CNACが国府側の指定航空企業とされていた。²²⁾しかし、国共内戦で1949年11月には広州空港が使用不能となり、両航事件でCNACを喪失したため、航空交渉そのものが頓挫したのである。これを受けて、シェンノートが日中韓を結ぶ航空路線開設に意欲を示し、国府内部でも、CNACの代わりに民航隊を華韓線に就航させる見方が強まった。²³⁾実際に、民航隊は華韓航空臨時協定(1952年3月)の成立以降、東京経由のソウル-台北線に就航を果たしたのである。国際線就航に関しては、華韓線以外に、民航隊自身も精力的に路線開拓を計画していた。その対象地域は東アジアおよび東南アジア各地で、沖縄経由の台湾-日本線やバンコク(タイ)への乗り入れを積極的に進めた。²⁴⁾

ただ、民航隊が国府と共に台湾へ移転した後、台湾では民族資本初の航空会社である復興航空が設立され、台北-花蓮-台東-高雄線に就航した。同社は短期間で台北-花蓮間のみ運航を縮小したものの、1954年12月には再度、高雄までの航路延長を行った。これに対して民航隊は、既存の台湾東部路線から撤退し、西部(台北-台中-台南)各地と馬公を結ぶ路線に就航したのである。²⁵⁾1958年には復興航空が貨客輸送業務を休止したため、民航隊が台湾の空をカバーした。また、国際線の運航に関しても、民航隊に有利な状況が展開したのである。というのも、復興航空は華菲臨時航空協定(1950年10月)で台北-マニラ間の国府側の指定航空企業となっていたにもかかわらず、業務多忙を理由に辞退したのである。²⁶⁾国府は、航空権維持のため民航隊を台北-マニラ線に就航させるべく、フィリピンとの交渉にあたった。²⁷⁾このように、民航隊は復興航空の撤退にも助けられたのである。

こうした国府や台湾の事情に加え、冷戦初期のアジアにおける民航隊の存在は、アメリカにとっても重要であった。国共内戦中、シェンノートはアメリカの軍事援助を利用して中国の辺境地域に反共ラインを構築する計画をアメリカ政府に打診したものの反対され、これに中央情報局(以下、CIA)が関心を示したのである。これを契機に、民航隊はアメリカの反共政策との関連を持つようになり、CIAからの資金援助を受け、国府だけでなくCIAの人員・物資運搬も担当した。²⁸⁾折しも、民航隊は国共内戦の影響で中国国内の運航路線数が減少して経営難に陥っており、資金援助は倒産を回避する好機となった。

このように、台湾の民間航空をとりまく状況が民航隊に有利であったこと、アメリカ政府の関与で経営難の克服に道筋ができたことから、民航隊は台湾に本拠地を置く航空会社として営業を継続したのであった。

3 台湾の空の保護

国府は、外資航空会社が台湾島内外の民間航空路線を担っている現実を許容しながらも、空運および海運を国防の最重要項目と位置づけ、両輸送手段に関してカボタージュ(cabotage)²⁹⁾を容認しない姿勢を示していた。³⁰⁾空運に限って言えば、当時は民航隊が台湾本島および離島を結ぶ主要路線と国際線定期路線を運航し、後発の復興航空は、市場参入したものの事業拡大は決して順調ではなかった。もしカボタージュを容認すれば、外資の航空事業者が台湾内の航空輸

送を掌握することになりかねなかったのである。

こうした姿勢をふまえて、1953年5月、台湾では「民用航空法」（全101条）が公布された。「民用航空法」は全10章で構成されており、民間航空事業者の設立に関する諸規定は、航空器（第3章）および民用航空運輸事業（第7章）の項目に収録されている³¹⁾。第15条では、一部事例を除いて航空事業者および航空器保有を中華民国籍保有者に限定しており、中華民国の航空器の配備（第21条³²⁾）に関する規定とあわせれば、外国事業者が台湾で民間航空事業に着手することは困難であった。さらに、第21条第3款に該当するか、株式有限会社（股份有限公司）の企業形態をとる航空会社については、中華民国資本の比率が51%以上であること（第62条³⁴⁾）も求められた。

本法の公布で、民航隊は行政院との運航契約を再延長できなくなった。とりわけ第15、21条が障害となり、民航局直轄という特殊な位置付けを維持することが困難になったのである。民航隊は、国府から1953年末での契約終了を通告され、営業継続を希望する場合には他社と契約を締結するよう指示された³⁶⁾。

これに対して、シェンノートは国府に6ヶ月間の営業権の延長申請を行い、その間に民航隊存続の方策を探った。改組が完了するまでの暫定措置として、数ヶ月単位での営業延長申請・許可を繰り返し、民航隊は民航空運公司籌備處（以下、民航公司籌備處）の名称で運航を継続し、改組計画を策定したのであった³⁷⁾。

その間、1954年7月には「投資条例」が公布された。本条例は、台湾で投資活動を行う外国人・法人に対して設けられた各種規定で、投資資格を得るためには経済部での審査、国防関連など特定分野の企業に対しては行政院での審査を必要とするものであった（第7条³⁸⁾）。そのうち、民間航空事業者に関しては、「民用航空法」第21条第3款および第62条の記名式株式発行規定を除いた規定について、行政院による審査・許可後は制約を受けない（第19条³⁹⁾）との規定が設けられた。

民航隊は、「投資条例」に基づき投資資格を認められなければ存続できない。しかしながら、以下の事由により、改組計画と投資申請は容易に承認されなかった⁴⁰⁾。第一に、民航公司籌備處とアメリカに本社を置くCATIとの関係、また両者の「投資条例」第20条の投資資格に関する問題であった。民航隊と民航局との契約では、民航隊の資産譲渡や貸出の際、民航局の承認が必要とされていた。それにもかかわらず、設立に携わったシェンノートらから、両航事件後CNAC、CATCの資産回収のために設立されたCATIへ、未承認のまま民航隊が移管されたのであった⁴²⁾。交通部は、民航隊が許可された1953年までの営業延長を黙認したものの、CATIは第20条の規定に不適格との立場をとっていた。

第二に、民航隊改組後の民航公司在国府に対して要求していた、特許営業権の承認問題である。交通部は、「民用航空法」第61・66条の規定に基づき、業務に関する申請を審査するのはあくまで主管の交通部であり、事前承認すべきものではないとの見解であった。

第三に、民航隊改組後に成立予定の民航公司与亞洲航空公司（以下、亜航）の委託関係に関する点であった。民航隊からの申請では、2社が委託契約を締結するとされていた。しかし、「民用航空法」第67条で、運航許可した路線の他社への移転を認めておらず、民航公司成立後、亜航に運航が委託されれば、交通部が民航会社の経営能力を勘案し、会社設立を許可することは

難しかった。

第四に、2社の資本金額の問題があった。民航公司与亜航は、資本金額を各2万ドル程度と申請していた。これは、航空企業設立時の資本金額の最低基準額を100万ドルとする規定から大きくかけ離れた金額である。⁴³⁾交通部によれば、事業主体は民用航空運輸業登記及管理辦法に基づき、資本総額を除いた使用機材と機材数を上申しなければならないものの、事業申請の審査段階で報告義務はなかった。ただ、交通部としては民航隊所有の3機のDC-4を資本の一部に組み込むことを改組の必要条件としたかった。

こうした議論の余地を残しつつも、国府としては基本的に民航隊の経営継続を支持する方針をとった。民航隊および投資者から申請された投資資格は、交通部も含めた各政府部局が参加する外国人および華僑投資事件審議委員会での議論を経て、批准後2ヶ月以内での開業、他の航空事業者と同様の法令による管轄、営業収益送金時の外国為替の割り当て制限などの条件付きで承認された。⁴⁴⁾

おわりに

1950年代前半の台湾経済は、外貨不足と国防費の財政圧迫でインフレに直面しており、国府が国有航空会社を設立することは困難であった。朝鮮戦争の勃発と中華人民共和国の参戦でアメリカの対台湾政策が転換した結果、国府にもたらされたアメリカの援助についても、航空分野は民航局や主要空港の施設拡充、技術者の海外訓練に限られていた。⁴⁵⁾こうした資金面での制約に加えて、国府は両航事件でCNA C、CATCを、国共内戦で中国という広大な市場を失っている。国府にとって民航隊は、新規投資を必要とせず、台湾で航空路線を担うことができる数少ない存在だったのである。

また、民族資本初の民間航空会社である復興航空の運航が順調に拡大しなかったことも、1950年代、国府が民航隊に依拠する要因となった。マニラー台北線の指定航空企業の選定にみられるように、国府は復興航空を国際線に就航させることを優先したが、復興航空側の事情で実現せず、華菲線の航空権維持のために民航隊を就航させたことは、その顕著な例である。国内航空事業者の保護を念頭に置いた「民用航空法」を制定しても、「投資条例」で民航隊に存続の途を残す方が、台湾内の民間航空の実情に見合っていた。

他方で、民航隊はアメリカ政府の資金援助で経営面の問題を解消し、既述の台湾の事情にも助けられ、国府政権下の民間航空をほぼ独占できる機会に恵まれた。1年契約の特許会社として運航を続け、「民用航空法」の制定で国府から営業終了を通告されたものの、「投資条例」の制定で1955年2月23日に民航公司として成立し、同年3月1日から新体制での開業を果たした。⁴⁶⁾民航隊は改組というコストを負担したものの、民航公司与亜航の2社体制へ変更し、民航公司については1960年代まで営業することができたのである。

また、1950年代後半以降、民航公司是国府と諸外国との航空交渉に際し、自社に有利な要望を繰り返していく。たとえば、当時国交がなかった国府とラオスとの航空臨時協定締結交渉に関連して、民航公司是ラオス航空(Air Laos)が申請したビエンチャンー香港線の台北への路線延長に対し、香港ー台北区間の運航会社が増加することを理由に、交通部民用航空局の慎重

な対応を求めた。⁴⁷⁾しかしその後、ラオス航空がビエンチャンー香港線を東京へ延長する際、国府外交部はラオス航空の台湾領空通過と緊急時の着陸許可に同意している。それは、ラオスが中華人民共和国を承認していなかったことに加え、単なる領空通過と技術着陸であれば台湾に影響がないと判断したこと、ラオス航空と中華航空との間で中華航空のDC-4のウェットリースに関する協議がもたれていたことが背景にある。⁴⁸⁾こうしたケースに見られるように、国府は次第に民航会社の航空市場独占を打開し、中華航空への梃子入れを図っていく。

やがて、民航会社は相次ぐ不祥事によって批判的になる。1964年6月、民航会社は台中で最初の墜落事故を起こし、乗客・乗員全員が犠牲になった。その翌月には脱税が報じられ、民航会社本社が捜索を受けたのである。⁴⁹⁾台湾内で民航会社に対する不信感が高まる中で、国府が中華航空に対する積極的な支援を行い、民航会社が運航していた国際線を中華航空が代替していく過程とその影響については、今後の課題としたい。

(おおいし めぐみ・本学経済学部准教授)

〔付記〕

本稿は、文部科学省科学研究費補助金（2009-2011年度、若手研究（B）、研究課題番号21730140）の研究成果である。

〔注〕

- 1) 本稿では便宜上、以下の表記で統一する。現在、中華民国政府が実効支配している台湾本島および離島を「台湾」または「台」、現在の中華人民共和国の統治地域を指す場合には「中国」または「中」という呼称を用いる。
- 2) 国共内戦後、国民党一党支配体制にあった台湾の中華民国政府については、「国府」または「華」の呼称を用いる。ただし、法令、政府文書中の記述については原文に準じる。
- 3) “General Information on the CAT Problem”, 7 June 1954 (外交部档案, 430.4/0013); National Intelligence Survey 39, “37. CIVIL AIR”, December 1952 (以下, N I S 39と略記), PAGE37-21, RG263 Entry48, National Archives (以下, NA)。なお、社名の表記については、1948年5月までは行総空運隊、1948年6月～1955年2月は民航隊、1955年3月以降は民航公司（正式名称：民航空運股份有限公司）に統一する。
- 4) 連合国救済復興援助（United Nations Relief and Rehabilitation Administration）。
- 5) 行政院善後救済総署。
- 6) 中華航空に関しては、たとえば曾 [2002] 71-72頁。また、同社は1960年代初頭にラオス、ベトナム、駐ベトナム米軍の特殊輸送任務に従事していたことを自社の沿革で紹介している（華航簡介「公司沿革」<http://www.china-airlines.com/ch/about/about-1-1.htm>）。
- 7) 一国を代表する航空会社のことを指す。
- 8) 復興航空は開業から間もない1958年から航空機の運航を停止し、1957年6月に設立された遠東航空（2008年に運航停止、再建計画中）は、1950年代については定期貨客輸送を行っていない。

- かった。こうした状況から、1950年代、台湾の内外航空路線を代表する航空会社は民航隊だったといえよう。
- 9) 「吸引僑資外資辦理經過及其問題的檢討 (經濟部四十八年四月)」(外交部档案, 430. 4 /0014)。
 - 10) 商業航空権として定義されている第1-5の自由の内容については、以下の通りである。第1の自由: 領空通過, 第2の自由: 技術着陸, 第3の自由: 自国から相手国への貨客輸送, 第4の自由: 相手国から自国への貨客輸送, 第5の自由: 以遠権 (村上・加藤・高橋・榊原 [2006] 140ページ, 参照)。
 - 11) 藤田編 [2007] 41-43ページ。
 - 12) 村上・加藤・高橋・榊原 [2006] 142ページ。
 - 13) N I S 39, P A G E 37-19. なお, 国府は再加盟し, 中華人民共和国の国際連合加盟 (1971年) を契機に脱退した。
 - 14) 中華民國交通部編纂執行小組 [1991] (下), 972頁; N I S 39, P A G E 37-4.
 - 15) N I S 39, P A G E 37-20.
 - 16) I C A Oが設置した, 航空機の運航上必要となる各種情報の提供, 救難時の搜索活動が行われる空域を指し, 飛行情報区には領空, 公海上空も含まれる (国土交通省「情報区 (F I R) 及び管制部管轄空域」http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000339.html)。
 - 17) 航空機の識別, 領空侵犯および同行為への実効的な対処を目的として設定されるもので, 「一方的国内措置に基づいて設定される」(藤田編 [2007] 74ページ)。
 - 18) “Establishment of Taiwan Air Defense Identification Zone”, October 6, 1953 (RG59, Decimal File, China 1950-1954, Box. 6157, NA) .
 - 19) 張 [2010] 71-72頁。
 - 20) 張 [2010] 76-77頁。
 - 21) 劉・姚主編 [2007] 266頁。
 - 22) 「為報告洽辦中韓通航情形」附件 (1949年9月26日, 外交部档案, 606. 35/0021)。
 - 23) 外交部收電, 第0947号 (1949年12月19日発, 外交部档案, 606. 35/0021)。
 - 24) この他にサイゴン (現ホーチミン) への乗り入れ交渉も行ったが, 軍用機の発着増加を理由にフランス政府が許可せず断念した (“Extension of CAT Service to Indochina and Thailand”, February 27, 1950 [RG59, Decimal File, China 1950-1954, Box. 6155, NA] ; Telegram (From Paris to Secretary of State) , February 14, 1951 [RG59, Decimal File, China 1950-1954, Box. 6173, NA])。
 - 25) “Foshing Airlines Granted Franchise for Taiwan East Coast Service”, December 1, 1954 (RG59, Decimal File, China 1950-1954, Box. 6173, NA) .
 - 26) 「為中菲航線改由民航隊經營電查照辦理復由」(1952年6月9日, 外交部档案, 606. 34/0004)。
 - 27) 「關於中菲航線改指定民航空運隊經營事」(1952年6月11日, 外交部档案, 606. 34/0004)。
 - 28) 張 [2010] 134-138頁。
 - 29) カボタージュとは, 外国航空機による自国領土内地点間の運輸のことを指す (藤田編 [2007] 7ページ)。
 - 30) 交通部賀部長來函抄件 (1953年8月19日附件, 外交部档案, 430. 4 /0012)。

- 31) 「民用航空法」（1953年）の構成は、次の通りである（中華民國史事紀要編輯委員會〔以下、史事紀要編集委員會〕編〔1989a〕462-472頁）。定義（第1章）、通則（第2章）、航空器（第3章）、航空人員（第4章）、航空站（第5章）、飛航安全（第6章）、民用航空運輸事業（第7章）、失事及責任（第8章）、罰則（第9章）、附則（第10章）。
- 32) 民用航空法第17条（外国籍の民間航空器および事業者は、双務協定に基づき中華民國内の指定地区で貨客の取り扱いを行う。未規定の事項については、國際民間航空条約を参照して処理する。〔筆者訳、史事紀要編集委員會編〔1989a〕463頁〕）。
- 33) 以下の各款に該当する者は、中華民國の航空器を使用するものとする。1. 中華民國国民、2. 中華民國政府各級機關、3. 中華民國の法律に基づいて設立され、中華民國内に主事業所を有する次の法人。（甲）無限責任会社、（乙）合資会社、（丙）株式有限会社で、董事長あるいは經理および董事の2/3以上が中華民國国民である会社（筆者訳、史事紀要編集委員會編〔1989a〕464頁）。
- 34) 史事紀要編集委員會編〔1989a〕468頁。
- 35) 「外交部對於外國人投資條例之意見」（外交部档案，430. 4/0012）。
- 36) 「民航空運隊改組及按外交人投資條例申請投資案經過節略」（通發航00370附件，1954年11月3日，外交部档案，430. 4/0005）。
- 37) 民航隊の營業延長申請・許可は、3ヶ月（1954年4-6月）、3ヶ月（1954年7-9月）、2ヶ月（1954年10-11月）の3回にわたった（注36、参照）。
- 38) 史事紀要編集委員會編〔1989b〕122頁。
- 39) 史事紀要編輯委員會編〔1989b〕124-125頁。
- 40) 以下、交通部の見解に関しては、「美国達蘭緯州註冊之CAT INCORPORATED及美国公民杜爾高克斯羅斯伯與佛蘭區等依照『外國人投資條例』所提申請書初步審核意見書」補充說明（外交部档案，430. 4/0005）を参照。
- 41) 外國人投資條例の施行前から投資を行っている外國人は、その出資種類、投資方式、投資事業について、同條例第3、4、5条の規定に合致し、本條例の投資資格の取得を希望する場合、條例施行から2ヶ月以内に經濟部へ審査申請ができる。この規定で許可され、本條例の定める投資資格を取得した者は、投資者とみなし各規定を適用する（筆者訳、史事紀要編集委員會編〔1989b〕125頁）。
- 42) Leary [2002] pp. 91-94.
- 43) 「討論民航空運隊改組及按外國人投資條例申請投資案會議紀錄」（會議：1954年10月30日，通發航00370附件，外交部档案，430. 4/0005）。
- 44) 「外國人暨華僑投資事件審議委員會第一次委員會紀錄」（委員會：1954年11月13日，外交部档案，430. 4/0005）。
- 45) 周編〔1995〕137-138頁。
- 46) 「關於民航空運股份有限公司開業」（1955年2月24日，外交部档案，606. 35/0023）。
- 47) 「為環球旅運社擬請准寮國航空公司在台北開航謹申芻見敬懇」（1957年1月15日，外交部档案，606. 32/0012）。
- 48) 「為寮國航空公司擬開闢永珍台北航線復請查照辦理理由」（1962年4月7日，外交部档案，606. 32/0012）。

49) 「民航公司被檢舉漏稅 檢察官簽搜索票查扣帳冊四大箱」『民族晚報』1964年7月31日付(外交部檔案, 606.35/0023, 所収)。

〔参考文献〕

〈一次史料〉

外交部檔案(台湾:中央研究院近代史研究所檔案館藏)

Central Decimal File, China 1950-1954, RG59 (National Archives at College Park, MD, United States)

National Intelligence Survey, RG263 Entry48 (National Archives at College Park, MD, United States)

〈公刊資料〉

中華民國交通史編纂執行小組 [1991] 『中華民國交通史』(下)

中華民國史事紀要編輯委員會編 [1989a] 『中華民國史事紀要(初稿) 民國42年1至6月份』

—— [1989b] 『中華民國史事紀要(初稿) 民國43年7至12月份』

周琇環 [1995] 『台灣光復後美援史料』第一冊 軍協計畫(一), 國史館

〈中文〉

林玉萍 [1999] 「戰爭與航空—台灣戰後航空事業發展初探(1949-1979) —」 『科技博物』3卷6期

劉亞洲・姚峻主編 [2007] 『中國航空史』 湖南科學技術出版社

曾建華 [2002] 『風雨華航—華航從間諜公司崛起秘辛』 台灣壹傳媒出版

張興民 [2007] 「民航空運隊成立之研究(1945-1946)」 『史匯』第11期

—— [2010] 「從復員救濟到內戰軍運—戰後中國變局下的民航空運隊(1946-1949)」 國立中央大學歷史研究所碩士論文(台灣・中壢)

〈和文〉

藤田勝利編 [2007] 『新航空法講義』 信山社

村上英樹・加藤一誠・高橋望・榊原胖夫 [2006] 『航空の経済学』 ミネルヴァ書房

〈英文〉

Leary, William M. [2002] *Perilous Missions: Civil Air Transport and Covert Operations in Asia*, Smithsonian Press.

〈ウェブサイト〉

国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/>

中華航空 <http://www.china-airlines.com/ch/>